INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

22a jaro | Julio/Augusto 1970 | N-ro 4

NSB — Norvegaj Ŝtataj Fervojoj ĵus eldonis kolorfilmon kun paroltekšto en Esperanto pri vojaĝo en Norvegio. Jen motivo de Olden en la okcidenta fjordregiono.

Bildkliŝo: NSB, Oslo.



23-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTOKONGRESO
MARIBOR, 15.—21. V. 71

Konstanta adreso: 23-a Kongreso de IFEF 62-000 MARIBOR, Jugoslavio.

Poŝtĉekkonto: 518-679-21063 Fervojista Esperanto Societo Maribor.

Bankkonto: 518-620-1-32002-10/181 KB Maribor, Jugoslavio.

MARIBOR

La urbo de la 23a IFEF-Kongreso

Maribor (274 m) situas sur ambaŭ bordoj de la rivero Drava ĉe la orienta rando de la centra strio de Alpaj montaroj. Ĝi estas kruciĝo de la plej gravaj trafikvojoj en la riverbazenoj de Drava kaj Mura. Tial ĝi estas ekonomia, politika, kultura kaj turisma centro de la nord-orienta parto de Slovenio. Tie kontaktas la montoĉenoj de arbarriĉaj montaroj Pohorje kaj Kozjak, la vitejplena montetaro Slovenske gorice kaj la granda gruza ebenaĵo Dravsko polje, tre diversaj laŭ geologia konsisto, laŭ supraĵa aspekto, laŭ terkulturoj, laŭ tipoj de domkonstruado kaj laŭ vilaĝformoj.

Ĉe la urbo Maribor komenciĝas la konata granda Panonia ebenaĵo, kiu poste etendiĝas tra Jugoslavio, Hungario kaj Rumanio ĝis la Karpato-montaro.

Tia malsameco de la tera surfaco kaj de ĝia kulturado donas al turisto ĉiuflanke alian apartan bildon.

Tra Maribor kondukas la ĉefa fervojlinio kaj autoŝoseo de la centra Eŭropo al la Adriatika maro (Praha - Vieno - Graz - Maribor - Ljubljana - Triesto - Rijeka - Split), same de okcidento al oriento laŭ la Drava-valo.

La rivero Drava mem estis ĝis la 2-a mondmilito grava trafikilo por flosado de ligno el senlimaj arbaroj de Pohorje kaj Kozjak al senarbaraj urboj kaj regionoj de Panonio, de Maribor ĝis Beograd. La rivero-valo de Drava trans-

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO
Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

formiĝis tiam al lago-valo, ĉar laŭ ĝi estis konstruitaj 7 elektrofarejoj — laŭ ĝi viciĝas lago post lago — kun novaj modernaj urbetoj kaj turismaj instalaĵoj por akvaj sportoj.

La apuda montaro Pohorje estas plena de komfortaj alpaj domoj kaj hoteloj, centroj de vintraj sportoj kaj somerumejoj, ĉiuj alireblaj per bonaj aŭtoŝoseoj aŭ per gondol-lifto el la urbo Maribor.

Pri aliaj interesaj vidaĵoj de Maribor vi legos en sekvonta numero. Maribor kore invitas vin al la 23-a.

L. P.

La relnivelaj transtrakaj pasejoj de la Italaj privat-fervojoj

Fakprelego prezentita dum la 22a IFEF-Kongreso

Laŭsistema priesplorado de transtrakaj pasejoj komencis en Italio dum la jaro 1955 kiel sekvo al decido de UIC (Union Internationale des Chemins de fer) ekuzi unuecan statistikon pri akcidentoj je relnivelaj transtrakaj pasejoj. Necesis nombradi ilin kaj subdividi ilin laŭ tipoj fiksitaj de UIC, tasko kiun rapide finis la Ĝenerala Direcio de la Ŝtataj Fervojoj, kiu funkciigas 17.000 km. da ŝtataj fervojoj; kontraŭe tio ne eblis pri la transtrakaj pasejoj sur la 5.200 km. da relvojoj konceditaj al deko da privataj societoj, kaj pri tiuj sur 520 km. da tramvojoj eksterurbaj. Tiuj ĉi linioj estas sub kontrolo de la Ĝenerala Direkcio de la Civila Motorado. Kvankam por ambaŭ direkcioj validas la samaj fundamentaj leĝoj, tiuj du sekcioj de la transportministerio malsamege evoluigis siajn internajn ordonojn pro la gravaj malsimilaĵoj inter la servomanieroj de tiuj du specoj de linioj.

Tiamaniere la Ĝenerala Direkcio de la Civila Motorado sukcesis doni ampleksan disvolvon al modernaj sistemoj de sekurigo de la relnivelaj transtrakaj pasejoj: aŭtomata, precipe senbariera, per muraj lumsignaliloj.

La reguloj de UIC preskribas, ke la averto pri alveno de trajno komencu la funkciadon almenaŭ 20 sekundojn antaŭ ol la plej rapida trajno okupos la pasejon. Oni faris kalkulojn kaj provojn, kaj kvankam rezultis ke sufiĉas malpli ol 20 sekundoj por la trairo de la plej grandaj kaj pezaj kamionoj permesataj de la leĝoj, ekveturantaj el senmovo, ŝajnis tamen oportune doni pluan tempon (50 %), pliigante la averton ĝis 30 sekundoj. Pli da tempo inter averto kaj trajnpreterveturo estas nekonsilinda, por eviti ke la vojuzantoj decidiĝu trairi, sciante ke la trajno veturos post multe da tempo, tiel igante la transtrakan pasejon tre danĝera.

Evidente tia tipo de instalaĵo estas precipe utila por relnivelaj transtrakaj pasejoj sen kontentiga videbleco. Bona videbleco signifas ĉi tie jenon: Se oni dum luma tago povas transiri la relojn tuttrankvile kiam oni ekvidas la trajnon je la unua kurbiĝo kaj la distanco estas tiom, ke la trajno bezonas almenaŭ 30 sekundojn por atingi la transtrakan pasejon.

La unuaj aŭtomate garditaj transtrakaj pasejoj estis uzitaj en Italio sur la linio Dobbiaco—Cortina okaze de la Olimpiaj Vintroludoj 1956 kaj ili estis realigitaj

laŭ la UIC-reguloj, nome kun ruĝaj intermitaj lumsignaliloj ekfunkciigataj 30 sekundojn antaŭ la alveno de la trajno, kaj kun senlumaj signaliloj kiam la trajno forlasas tiun parton de la linio, sed kompletigitaj per flava intermita lumsignalilo sinkrone funkciigata kun la vojlumsignaliloj, kaj turnigita al la lokomotivisto por indiki al li, ke la vojlumsignaliloj funkciadas (por-lokomotivista intermitlumkontrolilo).

Se mankas la elektra fluo, aŭ se unu aŭ pluraj lampoj de la vojlumsignaliloj difektiĝis, ankaŭ la flava lumo mallumiĝas; tiukaze la lokomotivisto devas haltigi sian trajnon iomete antaŭ la pasejo kaj poste devas paŝrapide veturi plu.

La ekzamenado de la videbleco ĉe la publikaj transtrakaj pasejoj, nome ĉe la relnivelaj pasejoj de publikaj vojoj trans relvojon evidentigis, ke — forlasante iaĵn forigindajn fervojliniojn — necesas prepari la aŭtomatigon de 2000 transtrakaj pasejoj el la sumo de 5859 publikaj transtrakaj pasejoj, elspezante proksimume 6 miliardojn da italaj liroj.

La katastrofa financa stato de la fervojaj societoj, kaj simile ĉe la ŝtataj fervojoj koncerne iliajn relnivelajn pasejojn, malebligas la tutan realigon de tiaj planoj. Tamen dum 15 jaroj la Ĝenerala Direkcio de la Civila Motorado rajtigis kaj plejparte pagis 689 instalaĵojn de tia tipo.

La Ĝenerala Direkcio de la Ŝtataj Fervojoj pro la pli granda rapideco de siaj trajnoj kaj la malebleco ilin haltigi sur mallonga distanco (kontraŭe al la malpezegaj de la privataj fervojoj, ofte konsistantaj el nur unu vagono) ne povis riski, ke iu peza vojveturilo tro malrapidiĝus sur transtraka pasejo, provokante katastrofon; oni tial direktis sian atenton al aliaj aŭtomataj aparatoj, kiuj krom la vojlumsignaliloj havas ankaŭ paron da duonbarieroj, nome ambaŭflanke po unu bariero ĝis vojmezo por haltigi la antaŭeniron de la veturiloj, lasante apude liberan eliron por veturiloj troviĝantaj sur la pasejo, kiam malleviĝas la duonbarieroj. La transiro de unu vojduono (leno) al la alia por tamen transveturi la relvojon per S-kurbiĝo spite de mallevigitaj barieroj estas malebligita per mallarĝa vojmeza trotuaro, absolute necesa, kiel oni vidis en Francio, kie oni ĝin post malbonaj spertoj aldonis.

Aŭtomataĵoj tiatipaj estas multekostaj (proksimume 12 milionojn da liroj anstataŭ 2—3 milionojn por senbariera), kaj ili estas taŭgaj nur je larĝaj sed ne multtrafikaj vojoj, ĉar tro ofte okazus difektiĝoj per simpla ekfrapo kontraŭ la barieron (90 % el la akcidentoj je relnivelaj transtrakaj pasejoj de la Ŝtataj Fervojoj estas ekfrapoj kontraŭ barierojn), ĝenerale kaŭzita de tro malrapida aŭ tro rapida transveturo, kiam la barieroj malleviĝas aŭ leviĝas.

Se la vojtrafiko estas tiel intensa, ke proksime de la pasejo necesas grupeto de fervojistoj ĉiam preta ŝanĝi malbonfunkciantajn barierojn, tiam oni devas anstataŭi la relnivelan transtrakan pasejon per vojponto aŭ tunelo, kies kosto estas proksimume 70—120 milionoj da liroj.

La Direkcio de la Ŝtataj Fervojoj ĝis jarkomenco 1969 konstruis 157 duonbarierajn parojn aŭtomatajn el 16 000 relnivelaj transtrakaj pasejoj, la Ĝenerala Direkcio de la Civila Motorado konstruis 17, krom 20 kompletbarierajn aŭtomataĵojn. Sume en Italio funkciis dum 1969, 883 aŭtomate garditaj transtrakaj pasejoj; el ili 726 en privataj fervojoj kaj tramvojoj.

La aŭtomataĵoj de la 726 pasejoj de la Ĝenerala Direkcio de la Civila Motorado sekvas tre malsimilajn skemojn, ilia uzado

tamen prezentas unu komunan fakteron: neniam ili alportis pro sia konstruado ian malbonaĵon. La akcidentoj, multnombraj kaj gravaj, ĉiam estis provokitaj de la vojuzantoj, kiuj trairis kvankam la lumsignaliloj funkciis.

Kiam rezultis precipe grava akcidento, ekzemple kiam en aŭtomobilo mortis 4—6 personoj, tiu fakto kortuŝis treege la lokan publikan opinion; tial jam antaŭ kelkaj jaroj la Ĝenerala Direkcio de la Civila Motorado permesis ekfunkciigon de aŭtomata gardado nur ĉe antaŭe malfermitaj kaj negarditaj transtrakaj pasejoj, evitante tiel, ke aŭtomata vojsignalilo anstataŭas fervojiston, kiu tamen ĉiujare kostas tiom, kiom la aĉeto de unu aŭtomata aparato.

La Ĝenerala Direkcio de la Ŝtataj Fervojoj kontraŭe, vidinte la bonajn rezultojn malmultekoste atingitajn de la Ĝenerala Direkcio de la Civila Motorado, pensas pri la aplikado de aŭtomataj vojlumsignaliloj por la plej modestaj linioj, nome la «sekaj branĉoj», kiuj frue au malfrue devos esti dehakitaj. Sed kiamaniere funkcias tiuj aŭtomataj aparatoj kun aŭ sen paro da duonbarieroj? Simple oni povas diri, ke kiam trajno pasas sur fiksita punkto de la reloj en distanco de 30 sekundoj antaŭ la transtraka pasejo, io malfermas aŭ fermas elektran cirkviton, kiu funkciigas la ruĝajn lampojn por la vojuzantoj kune kun la flava lampo por la lokomotivisto. Kiam la lasta akso de la trajno transiras la pasejon, la signaliloj revenas al ripoza pozicio.

Pli precize, la instalaĵoj nutritaj per elektra energio surloke (aliaj tre malofte estas nutritaj el la trajno) estas funkciigataj aŭ per pedaloj au per relcirkvito aŭ per fadencirkvito. Sub alia vidpunkto, la elektraj skemoj aplikataj por la sekurigo de transtrakaj pasejoj estas duspecaj:

a) linia tipo, nome je kontinua agado, relcirkvitkomandite; ili estas longaj, ĉiuflanke de la pasejo, kiel la spaco de komando;

b) punkta tipo, nome je intermita agado, kion oni povas atingi diversmaniere (rektaj aŭ nerektaj pedalsistemoj, nerekta sojlsistemoj, nome je unu mallonga relcirkvito aŭ je tro mallongaj relcirkvitoj).

La pedaloj agas elektre, elektromagnete aŭ kelkfoje mekanike sur la elektran cirkviton, kiu nutras la voj- kaj fervoj-lumsignalilojn; kiam la unua akso de la trajno agigas la pedalon de la lumcirkvito, ĝi funkciigas. ankaŭ la malfermon aŭ fermon de cirkvito nutranta relajson, kiu malekscitiĝinte aŭ ekscitiĝinte kaŭzas duan malfermon aŭ fermon de la propra nutra cirkvito, kaj kune la malfermon aŭ la fermon de la nutra cirkvito de la vojlumsignaliloj kaj de la intermita relajso, kiu agigas ankaŭ sur la aliajn aparatojn de la instalaĵo. La elirpedalo, kiun la trajno agigas post de la transtraka pasejo, malfermas aŭ fermas la nutran cirkviton de la relajso, kiu malekscitiĝas au ekscitiĝas, fermante aŭ malfermante ankoraŭfoje la nutran cirkviton de la voj- kaj fervoj-lumsignaliloj. Oni vidas tial grandan eblecon prepari elektrajn skemojn, el kiuj multaj tamen praktike enhavas malgrandan sekurecon de funkciado. La du direkcioj, kiuj prizorgas fervojojn en Italio, tial fiksis kune tre precizajn teknikajn regulojn pri la skemoj de la elektraj cirkvitoj. Tiaj normoj, studitaj de UNIFER kaj publikigitaj de UNI (Itala unueciga organizo) ne ankoraŭ ekzistas ĉe aliaj landoj, kiuj uzas similajn elektroaŭtomataĵojn. Oni diris, ke la akcidentoj ĉe tiaj instalaĵoj

estas imputeblaj al la vojuzantoj. Sed kia-proporcie? La rilatumo inter la nombro de la akcidentoj je la lumsignalile garditaj pasejoj (sen barieroj) kaj la nombro de tiaj pasejoj duoniĝis de 1960 al 1967: nun ni havas 6 akcidentojn po cent relnivelaj transtrakaj pasejoj ĉiujare. Kaj jen kiuj estas la kulpuloj: 54 % aŭtomobilistoj, 14 % kamionistoj, 14 % motorbiciklistoj, 2 % piedirantoj kaj nekonatoj. El la sumo 83 % okazis je publikaj transtrakaj pasejoj, 17 % je privataj.

Se oni volas resume taksi la pezon de tiaj akcidentoj koncerne la neŝtatajn italajn fervojojn en 1967, estas necese pensi, ke je la 5859 publikaj pasejoj kaj je la 5140 privataj (sumo 10 999) okazis 583 akcidentoj (inkluzive 476 ekfrapoj kontraŭ la barierojn). Ili kaŭzis 29 mortintojn kaj 93 vunditojn. El 107 ekfrapoj kontraŭ trajnojn 32 okazis je atomate per lumsignaliloj garditaj transtrakaj pasejoj.

Ĉu estas tial danĝeraj tiaj transtrakaj pasejoj? Jes, se oni transiras ilin sen atento pri la lumsignaliloj: absolute ne, se oni respektas ilin.

Verkita en Esperanto de profesoro, inĝeniero Bernardino Lattanzi, — reviziita de Inĝeniero Willi Brandenburg — prezentita dum la Kongreso de d.ro Antonio de Salvo.

La Orienta Stacidomo en Budapeŝto ricevis novan rolon

La 3an de aprilo okazis signifa evento en la urba trafiko de Budapeŝto: ekfunkciis la Metro sur la linio kuŝanta en la maldekstra flanko de Danubo. Ĉar laŭ tiu linio staras ankaŭ la Orienta Stacidomo, tio postulis, ke la stacidomo estu adaptita al la ŝanĝiĝintaj cirkonstancoj. Pro tio parto de la halo malantaŭ la fasado estis transkonstruita. Nun kondukas kvin ŝtuparoj el blanka kaj nigra marmoro al la nivelo, de kie la pasaĝeroj povas atingi tra subteraj pasejoj la diversajn partonj de la placo Baross etendiĝanta antaŭ la stacidomo, la diversajn haltejojn de aŭtobusoj, tramoj, trolebusoj kaj trairante malkovritan subnivelan placeton la enirejon de la Metro. En unu flanko de la ŝtuparo troviĝas la giĉetoj, informaj tabuloj, en la alia flanko la aŭtomataj pakaĵgardejoj kaj manĝaĵkaj trinkaĵaŭtomatoj. Sur ambaŭ flankoj de la diversdirektaj pasejoj estas ekspozicifenestroj, diversaj vendejoj kun vitraj muroj, florvendejo, libro- kaj revuovendejo, ktp. En la mezo de placo Baross ĉirkaŭ la subnivela placeto estas parko kun bela vidaĵo al la historia konstruaĵo de Orienta Stacidomo.

Ĝi estas en la vico la kvara kapostacidomo de Budapeŝto. La unua stacidomo de la Hungaraj Ŝtatfervojoj estis la tielnomata Stacidomo—Losonczi. Losoncz estas urbo, nun sur la teritorio de Ĉehoslovakio kun la nomo Lucenec, al kiu kondukis fervojlinio de tiu ĉi stacidomo, kiun oni nun konas sub la nomo Budapest—Józsefváros. Kiam ĝi en 1876 estis malfermita, ja troviĝis du kapostacidomoj sur la tereno de la ĉefurbo. Unu estis antaŭulo de la nuntempa Okcidenta Stacidomo, de kie la trajnoj ekveturis al urbo Vác kaj poste al Szolnok. La alia estis la stacidomo-Déli, ekveturpunkto de trajnoj trafikantaj al urbo Nagykanizsa. Ĉar la trakreto de Hungaraj Ŝtatfervojoj de jaro al

jaro pligrandiĝis, la Stacidomo—Losonczi ne estis plu taŭga por la personkaj vartrafiko. Estis necese konstrui novan stacidomon. La planoj de la nova stacidomo, de la orienta estis pretaj jam en 1870, tamen pro financaj malfacilaĵoj la konstruado povis komenciĝi nur en 1881. Ĝi pretiĝis en 1884 kaj la 17-an de aŭgusto alvenis kaj ekveturis la unuaj trajnoj. Tiam — en la okdekaj jaroj — la stacidomo estis unu el la grandaj konstruaĵoj de Budapeŝto evoluanta metropolo. Krom tio ĝi estis ankaŭ nacia afero. Ĝi estis tiatempe eĉ pli moderna, ol la Okcidenta. Juste oni skribis poste pri ĝi, ke ĝi estas konscia esprimaĵo de fido de la lando en si mem. Tion montras la triumfarkeca fermo de la halo, kiu samtempe estas ornamo de finiĝo de avenuo Rákóczi. La ornamo de la konstruaĵo estas bela grupigo de alegorioj: Inter Neptuno kaj Vulkano virina figuro tenas vaporumantan ujon kaj dentradon. Sur la fronto en niĉo de la muro dekstre staras la statuo de Watt kaj maldekstre tiu de Stephenson. Ankaŭ la murpentraĵoj de Mór Than kaj Károly Lotz esprimas,



La transkonstruita placo Baross.



La ŝtuparo kondukanta al la kajoj.

kiel grandan rolon la nova stacidomo deziras havi.

De tiam jam pasis 86 jaroj. La persontrafiko de la stacidomo kreskis de jaro al jaro. La urbaj veturiloj -tramoj, aŭtobusoj, trolebusoj — havis la grandan taskon al- kaj forveturigi la pasaĝerojn veturontajn kaj veturintajn per la trajno. Konsiderante, ke ne nur tiuj veturas al placo Baross, kiuj volas veturi, per trajnoj, sed tiu placo estas ekveturpunkto de tramoj kaj aŭtobusoj al multaj direktoj, kaj krome, ke la automobila trafiko ĉefe dum la lastaj jaroj tre pligrandiĝis, eĉ multobliĝis, oni devis novaranĝi la trafikdirektojn de diversaj veturiloj sur la placo Baross. En ties kadro estis konstruita superstrata trapasejo tra la placo inter du avenuoj, kies aŭtomobiltrafiko malhelpis la krucdirektan trafikon. Por la piedirantoj estis konstruitaj substrataj trapasejoj.

La problemon de la granda trafiko helpis solvi la linion de Metro. La pasaĝeroj, kiuj antaŭe ĉi tie ŝanĝis veturilon, nun povas jam de la eksteraj distriktoj, konkrete de placo Eörs vezér veturi per subtera fervojo tute en la centron de

la urbo, kaj antaŭvideble post du jaroj ĝis la stacidomo Déli/Suda.

La Orienta Stacidomo kies tuta rekonstruo tamen ankoraŭ ne estas finita, iĝis pli moderna kaj estas unu el la plej belaj stacidomoj de Eŭropo.

Pál Kristek.

NSB REKLAMAS PER FILMO EN ESPERANTO

Agrablajn impresojn dum la 22a IFEF-kongreso en Rimini, postlasis du koloraj sonfilmoj kun paroltekstọ en Esperanto.

Ambaŭ venis de Norvegio, kaj unu el ili: «Mi estis tie», estas ĵus produktita de Norvegaj Ŝtataj Fervojoj.

La alia filmo: «Oslo — la vikinga ĉefurbo», eldonis la Vojaĝasocio por Oslo kaj ĉirkaŭaĵo.

Teknike kaj lingve perfektaj, ili vekis inter la spektintoj la fortan deziron viziti la belegan Norvegion, precipe somere, kaj superi la grandajn distancojn per trajnoj, aŭtobusoj aŭ ŝipoj.

Tiuj tri servoj, unuopaj aŭ kombinitaj, ofertas plej modernajn vagonarojn kaj ŝipojn, la lando allogas per krudaj montoj, trankvilaj golfoj kaj lagoj, (vidu la frontpaĝan bildon de ĉi ĵurnalo) ĉiuspecaj sportoj, vizitinda metropolo, — por nomi nur kelkajn avantaĝojn.

Entute la du filmoj denove demonstras la taŭgecon de la internacia lingvo por turismaj celoj kaj la alte taksindan pretecon de NSB kaj de la Vojaĝasocio por Oslo kaj ĉirkaŭaĵo, eldoni tiujn filmojn en Esperanto. Specialan dankon oni ŝuldas al la tradukinto de la teksto de: «Mi estis tie», (S.ro Krogstie, redaktoro de IF).

W. Barnickel.



Junulara angulo



LA ORGANIZO DE LA JUNULARA SEKCIO DE IFEF

Junulargvidanto: Johano Mevel, L.R.C.3 - 78 *Trappes-Triage,* FRANCIO. AŬSTRIO: Fino Greta *Gössl,* Starhembergstr. 15 A.4020 *Linz* (Kromkomitatano). BULGARIO: Sro Lazar *Karakasev, Plovdiv* PK 190 FES. ĈEĤOSLOVAKIO: Sro Ladislav *Làni,* Pod vrchem 59, *Plzen* 12. FRANCIO: Sro Gérard *Horn 8,* rue Pierre Brossolette 93 *Le Pre St Gervais.* Fino Denise *Hervouet* 2, Allée Alfred de Musset 92 *Manterre* (Komitatano). GERMANIO: Sro *Hegenberg* Klaŭs, 5821 *Hiddinghausen,* Wittener Str. 158. Sro Lothar *Schrapp,* 44 *Münster,* Schmittingheide 17 d. HISPANIO: S.ro Angel *Morollon Sanchez,* C/Buri no 1, 3, 2a *Cornella Barcelona.* ITALIO: Sro Franco *Tangianu,* Via Emilin Ponente 20/3, I-40133 *Bologna.* JUGOSLAVIO: Sro Janez *Zadrovec,* 23a IFEF Kongreso Esperanto, *Maribor.* SVEDIO: Sro Alf *Carlsson,* Klubbegatan 6b, S-21229 *Malmö.*

La junulara sekcio de IFEF havas sian specialan laborplanan. Tiuj kiuj havas spe-

cialan intereson pri ĝi, ricevas ĝin laŭ peto ĉe la respondeculo pri junulara sekcio en la koncerna lando.

En landoj kie ne estas junulara sekcio, interesuloj povas turni sin rekte al la junulargvidanto.

*



ADMINISTRAJ INFORMOJ

Sekve de la striko en Italio ne ĝustatempe atingis la kongreson diversaj poŝtaĵoj interalie salutleteroj de

S-ro Pedrosa, Madrid, FISAIC-reprezentanto por Hispanio,

estraro de Ĉehoslovaka Esperanta Fervojista Asocio el Česka Trebova,

S-ro Ĉoliĉ, ĝenerala sekretario de TEJO

IFEF ĉi-loke komunikas tion kaj dankas al la sendintoj.

*

La Ĝeneraldirektoro de MAV, S.ro Karoly Rödönyi, Budapesto, estas elektita prezidanto de UIC. Al la gratuloj de IFEF S-ro Rödönyi afable respondis esperantlingve.

*

Kiel ni eksciis la reĝina moŝto Juliana de Nederlando honoris okaze de ŝia naskiĝtago nian membron

C. A. BROEKMAN

pere de la ordeno «Ridder (Kavaliro) in de Orde van Oranje Nassau». Ni gratulas al S-ro Broekman pro tia granda honoro.

PROGRESO EN LA SOVET-UNIO

Tre aktiva IFEF-membro el Estonio informis nin, ke li atingis gravan sukceson: En 11 lernejoj oni akceptis Esperanton kiel libervolan fakon. La ministro por popola klarigo donis permeson organizi Esperanto-seminarion por 30 pedagogoj inter la 15a- kaj 29a de julio en Tallinn. La ŝtato pagis la kostojn. La kurson gvidis akademiano prof.dr. Ariste. En Estonio baldaŭ aperos epsrantlingvaj libroj. En Litovio oni organizis similan seminarion. Soveta Ŝtata Fervojo (SDZ) aperigis en bulgara esperanta revuo «Ripozoj» tutpaĝan anoncon pri sovetaj fervojoj kiel reklamon.

*

En Germanio ni perdis la 30an de majo longjaran membron

ERHARD REDLICH el Regensburg

70-jaraĝa. Kiel trajnĉefo li portis dum multaj deĵorjaroj sur la uniformo la brakrubandon kun la surskribo «Esperanto». Longtempe li estis fakdelegito de la naturamikoj.

La IFEF-estraro.

En Nederlando forlasis nin la 1an de junio
JAN TJASSE van der PLOEG el Utrecht
70-jaraĝa. Dum multaj jaroj li estis kasisto de «Fluganta Rado», la F.E.R.N.-grupo en Utrecht.

Ambaŭ estis konataj kiel fidelaj membroj. Ili partoprenis multajn kongresojn kaj oferis ideojn kaj fortojn al nia movado.

Ni konservos al ili bonan memoron.

Al la familioj ni esprimas niajn sincerajn kondolencojn.

La IFEF-estraro.



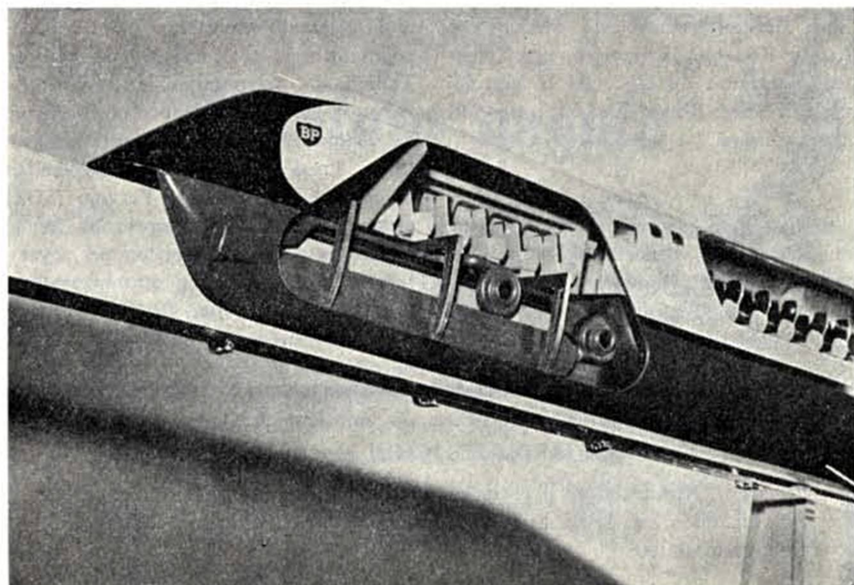
FERVOJNOVAĴOJ

Britio:

Du britaj eltrovaĵoj — la lineara induktmotoro kaj la aerkusenprincipo — kombiniĝis per konstruado de aerkusentrajno kiu povas veturi 250 per rapideco de anglajn mejlojn po hore.

Ĉi tiun bildon pri tratranĉita modelo, montras tian trajnon kun 100 sidlokoj. Ĝi estas montrata ĉijare dum ekspozicio en Osaka, Japanio. 2 aerkusenvagonojn oni provas ĉijare.

Ili estas «portataj» per fortoj de aer-



Bildkliŝo: NSB - Oslo

injektiloj, kiuj vertikale operacias al la «relvojo», kaj kondukitaj de injektilfortoj kontraŭ la flankoj de la «relvojo».

La rotoro de la liniara induktmotoro — metalstrio — metiĝas en la kestoformata betontrabo, portante la «relvojon», dum la statoro — elektraj kablovolvaĵoj sen movigeblaj partoj — metiĝas en la mema vagono.

La «relvojo» estas portata de kolonoj, kaj la elektra trakciforto venas el kontaktdrato en la trako.

Flosante sur aerkuseno, la trajno kuras silente kaj agrable eĉ dum la plej grandaj rapidecoj.



Bildkliŝo: NSB - Oslo

Svedio:

SJ — la Svedaj Ŝtatfervojoj nun lasas konstrui 60 elektrolokomotivojn, tipo Rc.

Tiu lokomotivtipo estas rezulto de esplorado kaj novelpensado pri veturilaro.

La motorefekto estas 4800 ĉevalpovoj, kiu permesas rapidecon ĝis 160 km.po hore.

Ĝi estas konstruita laŭ speciala principo («tyristor») kiu estas pli bona ol la antaŭa teknika principo, bazita sur relajsoj kaj kontaktaroj.

Per tio oni multe ŝparas, ĉar oni povas maloftigi la inspektperiodojn. Oni konsideras sufiĉe kun A-revizio post 2.4 mill. km. — do 6-oble — ĝis 12-oble pli malofte rilate antaŭaj lokomotipoj.

Interdistancan revizion oni planas post 1.2 mill.km. kaj radakstornado kaj bremskontrolado post 400 000 km. Tiun lokomotivtipon oni volas uzi en var-, person-kaj eksprestrajntrafikon.

*



EL LA FERVOJISTA MONDO

POSTKONGRESA ARANĜO EN ROMO



Foto: Alberto Menabene.

Jen ni prezentas foton pri la partoprenantaro en la aranĝo post la 22a IFEF-kongreso, en Romo.

La bildo estas fotografita sur la Petroplaco, post la vizito ĉe la Papo, dimanĉe 24.5.1970.

GEFA-jarkunveno en Darmstadt.

Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) kore invitas al sia 14a jarkunveno en Darmstadt proksime al Frankfurt (Main).

Ĝi okazos 10.—11.10.1970 en la moderna kaj centre situanta Liebig-domo. El la programo: artekspozicio, speciala poŝtejo, aŭtobusekskurso, festvespero, kun dancado, prezento de faka kaj kongresa filmo (Rimini).

Por eksterlandanoj neniu kongreskotizo.

Aliĝiloj estas haveblaj de D.ro Wilhelm Lang, Fuchshohl 98, D-6 Frankfurt (Main) 50, Germanio.

Jarkunveno de FFEA en Tours.

La franca IFEF-sekcio aranĝas sian jarkunvenon 24.—25.10.1970 en Tours. El la provizora programo, — krom laborkunsidoj, ni mencias: vizito en la malnova urbparto, kultura vespero, kaj vizito en vinkelo por gustumi blankan vinon.

Por pluraj detaloj kaj aliĝilo, — turnu vin al: L. Pannier, 59, Bd. Marchant Duplessis, F-37 Tours, Francio.

Internacia fervojista Esperanto skisemajno - IFES -

Jam nun ni informas ke la Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno — IFES —, okazos 16.1.—23.1.1971, en F-74 Chatel en Francio.

La gepartoprenantoj loĝos en hotelo La Chaumiere, kies bildon vi vidas apude.

Chatel situas 40 km. de Thonon-les-Bains en la Alpoj, apud la landlimo al Svisio, en alteco de 1200 m.

Maksimume 50 personoj povas partopreni en la aranĝo. Ceterajn informojn kun aliĝilo estas havigebla, kontraŭ 1 internacia respondkupono de: S.ino Josette Bernier, 11 rue de Milan, -F-75 Paris 9, - Francio.



La redaktfino por la venonta IF estas 20. 9. 1970.

Presita ĉe presejo A. Sæther A.s
N-2300 Hamar, Norvegio